

Notitie

betreft: Ontwikkeling datacentrum Lelystad
Aspect: Verkeer en Parkeren
datum: 25 mei 2020
referentie: TvD/ELa/CJ/O 16255-7-NO-002
van: MSc E.E. Labrujere

1 Inleiding

Somerset Capital Partners (SCP) is voornemens een nieuw datacentrum te ontwikkelen op een thans braakliggend kavel aan de IJsselmeerdijk te Lelystad. Het kavel kent thans conform het bestemmingsplan 'Lelystad Flevokust – binnendijs' (vastgesteld 12 april 2016) een agrarische bestemming met een wijzigingsbevoegdheid als 'bedrijfsterrein'.

Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken zal een planologische procedure worden doorlopen waarbij een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Daarbij dient aangetoond te worden dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In dat kader vraagt onder andere het aspect Verkeer en Parkeren om aandacht.

2 De beoogde ontwikkeling

De ontwikkeling is deel van een groter project genaamd Flevokust Haven, waarbij een groot bedrijven-/industrieterrein wordt gerealiseerd. Buitendijs is tevens een multimodale op- en overslaghaven beoogd. Binnendijs biedt het beoogde terrein ruimte voor bedrijven die gebonden of gerelateerd zijn aan de havenfunctie in de milieucategorieën 3 tot en met 5.3. Het terrein wordt gefaseerd uitgegeven waarbij uiteindelijk tot 160 hectare bedrijfsterrein wordt ontwikkeld.

Op het kavel van de voorliggende ontwikkeling wordt een nieuw datacentrum beoogd. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.

f1 Ligging plangebied in de omgeving (bron: Google Maps)



De met de ontwikkeling beoogde functies hebben een parkeervraag die opgevangen dient te worden. Ten opzichte van de huidige situatie is er ook een toename in de verkeersgeneratie, welke impact heeft op de lokale verkeerskundige situatie. In deze paragraaf wordt de impact van de ontwikkeling op het aspect verkeer en parkeren nader inzichtelijk gemaakt.

3 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen stedelijke ontwikkelingen niet te leiden tot verkeerskundige knelpunten; de extra verkeersintensiteit die wordt gegenereerd dient afgewikkeld te kunnen worden over het bestaande wegennet/de lokale verkeersstructuur.

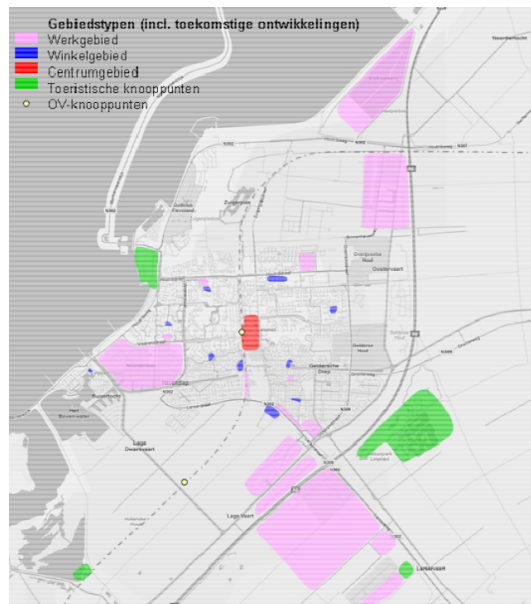
Ook dient er in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. Het beleid van de gemeente Lelystad is vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan Lelystad (2009). De doelstelling van dit plan is het vaststellen van integraal parkeerbeleid als afgeleide van de ambities van Lelystad op het gebied van ruimte, economie en bereikbaarheid. In het parkeerbeleid worden verschillende gebiedstypen (woongebieden, werkgebieden, winkelgebieden, het Stadshart, en de Toeristische knooppunten) binnen de gemeente onderscheiden waarop de beleidsuitgangspunten zijn toegespitst en de bijhorende parkeernormen zijn vastgelegd.

4 Onderzoek

4.1 Koers deelgebied

Volgens de gebiedstypenkaart van de gemeente Lelystad valt voorliggende locatie onder de categorie 'Werkgebied'. In werkgebieden wordt zorggedragen voor voldoende parkeergelegenheid door het voorschrijven van parkeernormen. De gemeente schrijft enkel parkeernormen voor het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen voor. Uitgangspunt hierbij is dat op eigen terrein van bedrijven wordt geparkeerd. Waar mogelijk kan op gebiedsniveau een gezamenlijke parkeervoorziening worden gerealiseerd met behulp van een onderbouwing aan de hand van een parkeerbalans.

Bij de opzet van nieuwe bedrijventerreinen en uitgifte van terreinen wordt rekening gehouden met toekomstige bedrijfsuitbreidingen en functiewijzigingen. In het beleid wordt de toekomstvastheid van de parkeeroplossing van bedrijventerreinen als aandachtspunt genoemd. Omdat het vastleggen van een maximaal bebouwingspercentage niet altijd voldoende is om veranderingen in de parkeerbehoefte op te vangen dient er in het ontwerp van nieuwe bedrijventerreinen voldoende openbare ruimte te worden opgenomen om in de toekomst te kunnen transformeren tot parkeerplaatsen. Hierbij kan worden gedacht aan brede bermen.



Figuur: gebiedstypen (met uitzondering van woongebieden)

4.2 Autoparkeren

4.2.1 Parkeereisberekening conform gemeentelijk beleid

Voor de parkeernormen van werkgebieden wordt onderscheid gemaakt in de bedrijvenmilieus zoals vermeld in de Gemeentelijke Visie Vestigingsbeleid. De onderscheiden vestigingsmilieus zijn:

- Centrummilieus: centrumgebied met meerdere functies nabij OV-knooppunt;

- Gemengde milieus: alle gebieden die niet tot centrummilieu of specifiek werkmilieu behoren;
- Specifieke werkmilieus: kantoor- of detailhandelconcentraties of reguliere bedrijventerreinen.

Voorliggende situatie valt binnen het vestigingsmilieu 'Specifieke werkmilieu' en de subcategorie 'Reguliere bedrijventerreinen (industrieterrein)' waarvoor de volgende normen gelden:¹

- Kantoren zonder baliefunctie: 1,8 p.p./ 100 m² bvo;
- Kantoren met baliefunctie: 2,5 p.p./ 100 m² bvo;
- Arbeidsextensieve bedrijvigheid: 0,8 p.p./ 100 m² bvo;
- Arbeidsintensieve bedrijvigheid: 2,6 p.p./ 100 m² bvo;
- Parkeren dient op eigen terrein te worden opgelost.

In het huidige stadium zijn de beoogde (neven)functies en de te realiseren oppervlaktes nog niet bekend. Daarom wordt een schatting gemaakt op basis van de grootte van het plangebied. Met het kavel van circa 101.184 m² grootte, een percentage bebouwd oppervlak van 70% en een bouwhoogte van 2 verdiepingen, wordt er circa 141.658 m² bvo gerealiseerd. Op basis van een vergelijking met andere projecten, vergelijkbaar in programma en omvang, wordt hierbij een gangbare verdeling van het programma aangehouden waarvan circa 10% kantoorruimte beslaat. Dit resulteert in circa 14.166 m² bvo kantoorfuncties en circa 127.492 m² bvo datacentrum (hierbij wordt vervolgens onderscheid gemaakt tussen verblijfsgebied/verkeersruimte/voorzieningen, en anderzijds technische ruimte). In onderstaande tabel wordt op basis van deze schatting de parkeereis voor de beoogde ontwikkeling berekend.

t4.1 Berekening parkeereis op basis van gemeentelijke parkeernormen en geschat programma

	Oppervlakte (m ²)	Oppervlakte (m ² bvo)	Parkeernorm (pp/100 m ² bvo)	Parkeereis
Totaal perceeloppervlak	101.184			
Totaal programma		141.657,6		
Datacentrum				
– techniek (40%)		50.997	-	-
–datacentrum(60%) (verblijfsgebied, verkeersruimte, voorzieningen)		76.495	0,8	612
Kantoorfunctie		14.166	1,8	255
totaal				867

Met het hanteren van de parkeernormen voor de functiecategorie 'kantoren zonder baliefunctie' voor het kantooroppervlakte en 'arbeidsextensieve bedrijvigheid' voor het datacentrum, wordt een totale parkeereis van 867 parkeerplaatsen berekend. Vanwege de

¹ Afwijken van de parkeernormen kan enkel in speciale gevallen wanneer bij het college van B&W wordt onderbouwd dat met behulp van een gebiedsgerichte of kavelgerichte parkeerbalans de piek-parkeerbehoefte van de kavel of het gebied lager is dan de parkeernormen voorschrijven. In de berekening van de parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd, zoals opgenomen in het gemeentelijk parkeerbeleid.

gehanteerde rekenmethode op basis van ruime inschatting, kan dit als een worst-case beschouwing worden gezien. Daarbij geldt tevens dat de functie datacentrum doorgaans een groot oppervlakte, maar een lage bezettingsgraad kent. Een realistische parkeernorm specifiek voor deze functie, zou derhalve lager uitpakken.

Vanwege de relatieve onbeschikbaarheid van kentallen voor deze specifieke functie en het ontbreken van een representatieve parkeernorm binnen het gemeentelijke beleid is tevens een alternatieve berekening uitgevoerd.

4.2.2 Alternatieve berekening parkeervraag

Op basis van kengetallen voor datacentra, wordt er een inschatting gemaakt van de bezettingsgraad en wordt hieraan een parkeervraag gekoppeld. Verwacht wordt dat circa 10 FTE per ha (netto) werkgelegenheid wordt gecreëerd (zie ook bestemmingsplantoelichting "Bestemmingsplan Tussenweg 10-16 Middenmeer" NL.IMRO.1911.BPMMTussenweg-va01). Hierbij is enerzijds rekening gehouden met de ruimten ten behoeve van dataopslag, waarbij sprake zal zijn van werknemers die betrokken zijn bij de dataopslag. Anderzijds, naast de aanwezigheid van personen ten gevolge van de dataopslag, is in dit kengetal opgenomen de werkgelegenheid gerelateerd aan de ruimte vereist voor sociale veiligheidseisen, ondersteunende voorzieningen (zoals de energie- en koelvoorziening), kantoor- en ontvangstruimten, toegangswegen en waterstructuur. Hierbij is bijvoorbeeld sprake van kantoorgebruikers, en vast personeel ten behoeve van schoonmaak, beveiliging en onderhoud (van installaties en opstellen).

Uitgaand van 2-laags bebouwing en een bebouwingspercentage van 70%, resulteert in een bruto vloeroppervlakte van 141.657,6 m² bvo en een aantal arbeidsplaatsen van 142 FTE. Worst-case wordt aangenomen dat deze werknemers zich individueel per auto vervoeren, in de ochtend aankomen en na kantooruren vertrekken. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van 142 parkeerplaatsen. Een kleine marge (7%) wordt toegepast om de 24-uurs aanwezigheid van beveiliging en om bezoekers zoals huurders van white space mee te rekenen. Daarmee wordt een totale parkeervraag van 152 parkeerplaatsen berekend.

t4.2 Alternatieve berekening parkeereis op basis van kental arbeidsplaatsen

	Oppervlakte (m2)	Oppervlakte (m2) (ha)	Kencijfer arbeidsplaatsen	Parkeervraag o.b.v. arbeidsplaatsen	Totale parkeer vraag (+7%)
Totaal	101.184				
perceeloppervlak					
Totaal programma		141.657,6 14,2	10 fte per ha	142	152
totaal					152

4.3 Fietsparkeren

Het gemeentelijke beleid stelt voor voorliggende locatie geen eisen aan fietsparkeren.

4.4 Verkeersgeneratie

De beoogde ontwikkeling leidt tot een verkeersgeneratie. Om het effect van de toename van verkeer van en naar het plangebied inzichtelijk te maken wordt de verkeersaantrekkende werking van de beoogde functies binnen het plangebied bepaald aan de hand van de kencijfers uit de ASV CROW-publicatie 2012.

Gehanteerd zijn de kencijfers voor een locatie in een gemeente met stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' (volgens CBS 2015 kent Lelystad een omgevingsadressendichtheid van 1.353 adressen per km²), binnen een stedelijke zone 'buitengebied'. Vanwege de aard van de functie met een te verwachten lage verkeersaantrekkende werking, zijn de minimale kentallen aangehouden. In onderstaande tabel wordt op basis van het te verwachten programma, de verkeersgeneratie voor de beoogde ontwikkeling berekend.

t4.3 Berekening verkeersgeneratie ten gevolge van het plan op basis van geschat programma

	Oppervlakte (m ²)	Oppervlakte (m ² bvo)	Verkeersgeneratie (mvt/etm per 100 m ² bvo)	Verkeersgeneratie (mvt/etm)
Totaal perceeloppervlak	101.184			
Totaal programma		141.657,6		
Datacentrum				
techniek		50.997	-	-
datacentrum (verblijfsgebied, verkeersruimte, voorzieningen)		76.495	3,9	2.984
Kantoorfunctie		14.166	7,9	1.120
totaal				4.104

Met het hanteren van de parkeernormen voor de functiecategorie 'kantoren zonder baliefunctie' voor het kantooroppervlakte en 'arbeidsextensieve bedrijvigheid' voor het datacentrum, wordt een totale verkeersgeneratie van circa 4.104 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal berekend. Dit is inclusief het vrachtverkeer.

Dit kan als worst-case benadering worden beschouwd. De daadwerkelijke verkeersgeneratie, gezien de aard van de beoogde ontwikkeling, valt naar verwachting lager uit.

4.4.1 Alternatieve verkeersgeneratieberekening

Vergelijkbaar met de parkeervraagberekening, is tevens een alternatieve verkeersgeneratieberekening uitgevoerd. Uit de voornoemde CROW kencijfers voor een kantoorfunctie is af te leiden 1,8 parkeerplaats staat tot 7,9 motorvoertuigbewegingen. Derhalve staat 1 parkeerplaats tot 4,38 verkeersbewegingen. Uitgaande van het berekende aantal parkeerplaatsen van 152, leidt dit tot een verkeersgeneratie van 666 ten gevolge van de beoogde ontwikkeling.

4.4.2 Verkeersafwikkeling

De verkeersbeweging van en naar het perceel van de beoogde ontwikkeling zal worden geregeld als deel van het plangebied van bedrijventerrein Flevokust. Ten oosten van het beoogde bedrijventerrein is de A6 gelegen, deze kent een jaargemiddelde werkdagintensiteit van 45.600 (2019). Ten zuiden bevindt zich de N307 (Houtribweg). Ten westen ligt tevens de IJsselmeerdijk, hiervan is de capaciteit beperkt. Het bedrijventerrein Flevokust zal worden ontsloten via één of meer eigen toegangsweg(en). Exacte ligging en maatvoering/dimensionering van deze weg(en) dienen nog vastgesteld te worden. De verkeersstroom van/naar voorliggend plangebied zal via deze hoofdontsluiting van terrein Flevokust worden opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Naar verwachting verloopt dit met name via de Houtribweg. Voor deze weg wordt ingeschat dat de toename aan verkeer voldoende opgevangen kan worden. Mogelijk is in de toekomst bij het kruispunt Houtribweg N307/IJsselmeerdijk enige aanpassing van de inrichting benodigd. Hier bestaat in de huidige situatie een gecombineerd opstelvak, waar derhalve mogelijk een extra rechtsaf vak en aparte opstelstroken voor links en rechts komende van uit de IJsselmeerdijk gewenst zullen zijn. In 2018 is door Antea onderzoek gedaan naar het kruispunt Houtribweg N307/IJsselmeerdijk, waarbij geconcludeerd werd dat een VRI de intensiteiten zoals op dat moment bekend en berekend (op basis van het verkeersmodel van Lelystad) voldoende kon verwerken tot 2030. In 2040 nadert de VRI zijn grenzen aangaande de verwerkingscapaciteit en zouden aanpassingen aan het kruispunt nodig zijn.

Derhalve wordt ten aanzien van het bijkomende verkeer geen significant negatief effect op de plaatselijke verkeerskundige situatie verwacht.

5 Conclusie

Voor het hier beschouwde aspect 'Parkeren' geldt dat de toekomstige parkeervraag ten gevolge van de geprojecteerde functies zal moeten worden opgevangen. Het voorzien van deze parkeergelegenheid op eigen terrein is een aandachtspunt, om de wegen op het bedrijventerrein vrij te houden en de doorstroming voldoende te kunnen garanderen. In voorliggende notitie is op basis van een inschatting van het beoogde programma een eerste berekening gemaakt van de parkeereis, conform gemeentelijke parkeernormen. Deze heeft een onrealistisch hoge uitkomst. Tevens is een alternatieve berekening gemaakt met een meer realistische uitkomst. Wanneer meer bekend is over het beoogde programma kan de parkeervraag opnieuw worden berekend. Ook wordt opgemerkt dat het gemeentelijk beleid een afwijkmogelijkheid heeft. Derhalve vraagt het aspect Parkeren bij de verdere planuitwerking om aandacht.

Met de beoogde ontwikkeling is sprake van een effect op de lokale verkeerskundige situatie. Inpassing van het plan geschiedt via de te realiseren toegangsweg van het bedrijventerrein Flevokust aansluitend op het bestaande verkeersnetwerk. Gezien de ligging en aard van het plan leidt de beoogde ontwikkeling naar verwachting niet tot verkeerskundige knelpunten.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 7 pagina's.

